Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1407 de 2012

CORREDOR GARZÓN

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de noviembre de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Daniel Caggiani.

MIEMBROS: Señores Representantes Julio César Fernández, Amin Niffouri, Guzmán Pedreira y Pedro Saravia Fratti.

INVITADOS: Señores Director de Movilidad Urbana de la Intendencia de Montevideo, Gerardo Urse y asesor Dardo Maidana.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Damos la bienvenida al señor Director General del Departamento de Movilidad Urbana, señor Gerardo Urse y al asesor, señor Dardo Maidana.

Dese lectura a una comunicación que nos llegó por parte de la Intendencia.

(Se lee:)

"Montevideo, 8 de noviembre de 2012.- Sres. Integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.- Presente.- De mi mayor consideración: comunico a Uds. que en relación a la invitación que me realizaran para brindar información sobre temas relativos al Corredor Garzón, la nueva Terminal y el Plan de Movilidad, no me es posible asistir personalmente el día establecido en la convocatoria debido a no poder suspender actividades confirmadas con anterioridad en mi Agenda Pública. Por tal motivo, he designado para representarme a tales efectos al Director General del Departamento de Movilidad, Sr. Gerardo Urse, quien concurrirá acompañado de sus Asesores.- Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para saludarles con la consideración más distinguida, Prof. Ana Olivera.- Intendenta de Montevideo".

——La delegación va a hacer una presentación formal del Plan de Movilidad. La idea es poder conversar los lineamientos generales del Plan y la puesta en funcionamiento del primer carril exclusivo, el Corredor Garzón, y de la terminal Colón.

SEÑOR URSE.- En representación de la señora Intendenta vamos a mostrar un Power Point general del Plan de Movilidad que incluye el Corredor Garzón. Además, sobre este corredor, vamos a mostrarles algunas otras imágenes.

Como ustedes ven, el proyecto de Movilidad es una iniciativa metropolitana pensada desde sus inicios de esa manera. Esta primera fase del Plan incorpora básicamente dos temáticas: el transporte de pasajeros y el transporte de cargas. Estamos a punto de incorporar la segunda fase en la que, además del transporte de cargas y el transporte colectivo, hay una fuerte apuesta al transporte en bicicleta.

Este Plan proviene del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo pensado en los años 1997 y 1998, en el que se planteaba la necesidad de crear una sectorial de un plan de movilidad, que se materializa recién en el año 2005. En esta Administración está en revisión el Plan de Ordenamiento Territorial y hoy están en discusión en la Junta Departamental de Montevideo las nuevas directrices departamentales, que incorporan directrices del Plan de Movilidad dentro de lo que va a ser el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial. El Plan de Movilidad adquiere mucho de lo que tiene el Plan de Ordenamiento Territorial.

La principal preocupación territorial es la expansión urbana. En la imagen que estamos viendo se visualizan claramente dos grandes anillos de la mancha urbana. La mancha más oscura es la de mayor densidad de población. Aquí se ve cómo fue el crecimiento y la expansión ya saliendo de los límites administrativos de Montevideo, cómo se genera lo que llamamos área metropolitana y dónde está ubicada la población. Existe la necesidad de generar un Plan de Movilidad de carácter metropolitano y no tanto únicamente urbano. Uno de los planteos de la primer fase del Plan es generar un primer anillo de terminales de intercambio que tenga que ver con estas dos manchas, con la retención de la expansión urbana del departamento.

Cuando uno analiza el área metropolitana, hay distintas discusiones acerca de si es el kilómetro treinta o cincuenta, depende del carácter que se le quiera dar. Nosotros hicimos un estudio previo antes de encarar las reformas de un radio de sesenta kilómetros. Contamos con encuestas de origen destino del transporte colectivo y transporte de carga de sesenta kilómetros alrededor del eje de Montevideo.

Dentro de las directrices departamentales se plantean cinco ejes fundamentales de trabajo. Lo que figura en negro es el área costera, todo el borde del Río de la Plata del departamento. Lo que está marcado con círculos rojos son las cuñas de borde de la mancha urbana y donde Montevideo plantea las futuras instalaciones logísticas e industriales. Más adelante en la planificación se va a ver qué propone Montevideo para esa zona, pero claramente esos tres anillos están ligados a las cuencas del Pantanoso, del Carrasco y al colector perimetral norte del departamento. Los ejes transversales planteados están claramente vinculados al Plan de Movilidad Urbana: Bulevar Batlle y Ordóñez, futuro corredor del transporte colectivo exclusivo, y Avenida General Flores, hoy en obra con un carril exclusivo planteado y una terminal en la zona del Hipódromo. Asimismo, está la zona central de recuperación, como otra de las zonas de oportunidad.

Las principales preocupaciones territoriales tienen que ver con la demanda de suelo para infraestructura y la producción. Este es un esquema que muestra dónde se están instalando, en los bordes de Montevideo, las principales industrias. Allí tendremos la instalación de la UAM, el cluster naval, el puerto de Puntas de Sayago, la expansión de Ancap y el puerto. En base a este eje es que seguimos trabajando.

Allí se ve, al norte del departamento, otra propuesta del Plan de Movilidad que hemos llamado terminal de cargas. Parte de la primera fase del Plan en lo que tiene que ver con cargas, además de la racionalización del uso del sistema de cargas dentro del departamento, es la creación sobre el eje del colector perimetral de una terminal de transferencia de cargas al norte del departamento. Como ustedes ven, esto está asociado al colector perimetral y a una serie de industrias. La idea es que la carga no ingrese al casco urbano sino que se traslade al aeropuerto y al puerto a través del colector perimetral.

Los lineamientos estratégicos del Plan de Movilidad son la accesibilidad urbana, la inclusión social -fundamental para el proyecto-, y el hacer accesible a toda la población los beneficios de la vida urbana, permitiendo su uso en condiciones lo más igualitarias posibles. Nos referimos a todos los conceptos de accesibilidad, tanto económicos como físicos. La idea es la transformación del sistema de transporte en buses de piso bajo de inclusión total para personas con distintas discapacidades y también el acceso económico para todos los sectores de la población. Al respecto, se hicieron varias reformas. Se reformaron las normativas para el uso de distintos vehículos. A partir del año 2011 es obligatorio que todo vehículo cero kilómetro que ingrese al transporte urbano de Montevideo sea de piso bajo, excepto las unidades que trabajen en los diferenciales y en los locales. Además se cambió el sistema de viajes pasándose a un sistema de viaje horarios, con los viajes de una y dos horas, que fueron muy aceptados por la población. Se incorporaron nuevos subsidios que en el año 2012 terminan de complementarse y llevan a que la población estudiantil de Secundaria llegue a sexto de liceo con boleto gratuito y la población de estudiantes de la Udelar tenga acceso

a un boleto un 50% más barato. Esto se logró a través de subsidios estatales del gasoil del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la propia Intendencia con jubilados y estudiantes B. Esto nos permite una mejor utilización de la ciudad y una apropiación en forma más democrática por todos los ciudadanos, estimulando el uso social del espacio urbano, las infraestructuras y los equipamientos de la ciudad, accediendo a recursos y servicios, y a espacios públicos y culturales.

El segundo punto es el ordenamiento territorial. Podemos dar respuesta a los lineamientos estratégicos propuestos por el Plan de Montevideo 1998- 2005 y su revisión hacia el Plan de Montevideo 2010- 2020.

El tercer punto es el transporte sustentable. Se refiere a desarrollar un sistema de transporte metropolitano social, económica y ambientalmente sustentable reconocido por su accesibilidad, conectividad y confiabilidad, y priorizar su uso otorgándole ventajas comparativas ante otros modos de transporte, mejorando su calidad y eficiencia. De esto se trata el apoyo que está dando la Intendencia en cuanto a infraestructura cuando hablamos de carriles exclusivos y preferenciales y de tecnología avanzada en el uso de semáforos.

El cuarto punto es el sistema tronco alimentado. Se trata de reestructurar el sistema a través de la adopción de un modelo tronco alimentado racionalizando el actual sistema de transporte, pasando en forma gradual a un sistema con líneas troncales, alimentadoras y transversales. Este sistema se complementa con terminales en las cabeceras de las líneas troncales e intercambiadores en puntos intermedios. Esto es lo que mencioné al principio. La primera fase del Plan intenta un primer anillo intermedio dentro del departamento de Montevideo, un sistema formado entre la terminal Cerro, Paso de la Arena, Colón, Hipódromo, Belloni, Portones, Buceo. Algunas de estas terminales ya están construidas, Por ejemplo, Portones se está trasladando, otras están en construcción, Colón está a punto de inaugurarse, Belloni está en ejecución y se va a inaugurar entre setiembre y octubre del año próximo, y Buceo está en la etapa de proyecto.

El punto cinco es transporte integrado de pasajeros. Aclaro que no por ser el quinto es el menos importante. Se incorporará en forma paulatina la integración física y tarifaria de distintos modos de transporte. La primera etapa es la integración de todas las empresas del sistema de transporte urbano. Esa etapa que en algunas ciudades latinoamericanas llevó muchísimo tiempo -por ejemplo en Bogotá se comenzó a trabajar en 2006 en un sistema integrado de tarifa y recién se pudo llevar a cabo en el año 2012-, en Montevideo se cumplió en menos de un año. Estamos hablando de que un pasajero pude empezar el viaje en una empresa y terminarlo en otra. Esto se logró con facilidad mediante los viajes de una y dos horas. En ese sentido, hoy tenemos un viaje de una hora universal, que sirve en todas las empresas.

Otro paso importante que se dio en este sentido fue el viaje de trasbordo metropolitano. Pudimos integrar las tarifas suburbanas con las urbanas con un único costo. Lo que está en el debe, no por parte de la Intendencia sino de algunas empresas suburbanas, es la integración plena del sistema suburbano al STM debido a la falta de tecnología de alguna de las empresas. No obstante, es de destacar que hay más de 1:100.000 tarjetas STM ya distribuidas en el área metropolitana de Montevideo, de las cuales casi 800.000 están activas y siendo utilizadas.

Los objetivos específicos del Plan son: jerarquizar y caracterizar la estructura de soporte preferencial del sistema de movilidad, contribuir al ordenamiento urbano, aumentar las condiciones de seguridad para peatones y usuarios de los medios de transporte, contemplar las alternativas de integración intermodal, disminuir la contaminación, disminuir el consumo de energía, ordenar, regular y controlar el transporte de carga, ordenar y regular el estacionamiento de vehículos, maximizar la calidad y eficiencia del sistema de transporte público de pasajeros, disminuir los costos de operación, instrumentar un sistema eficiente de información al usuario y articular intereses de operadores, trabajadores y usuarios del transporte colectivo.

¿Qué pasos dimos para avanzar en el sistema de transporte metropolitano? El análisis de la demanda del transporte público fue el primer gran paso. Se hicieron encuestas de origen destino, localización de población y actividades y patrones de movilidad en el área metropolitana de Montevideo. También se realizó una primera encuesta de movilidad de hogares en el año 2009, que se tomó como base. A su vez, se hizo una encuesta de la demanda actual del transporte público con respeto al sistema de registro electrónico. Es decir que a partir del año 2009 contamos con la información diaria de lo que pasa en el cien por ciento del sistema urbano y en casi todo el suburbano y la definición del escenario de crecimiento. Estos son los temas que se trataron para el análisis de demanda del transporte colectivo.

Las encuestas de origen destino nos dieron algunos fundamentos para seleccionar los lugares a fin de comenzar los trabajos. En la gráfica, en la parte de que está abajo y hacia la izquierda, se muestra el tiempo de recorrido. Las zonas que están pintadas de rojo son las que el usuario definió porque el tiempo de recorrido era más largo y sentía que demoraba más en llegar a su destino. Por eso se decidió comenzar, en primer lugar, por el Corredor Garzón y luego continuar por el corredor General Flores. Además, cuando hablamos de tiempo de espera, los usuarios de esa zona definieron que sentían que el tiempo de espera del transporte público en esos puntos era mayor que en otros lugares de Montevideo. Asimismo, la gráfica en su parte superior indica los lugares de mayor destino de viajes, que claramente son el Centro, Pocitos y Tres Cruces.

Los pautas generales adoptados para la reestructura son: un sistema tronco alimentador, estructurado en corredores y centros de trasbordo jerarquizados; implementación de carriles exclusivos y/o preferenciales en los corredores; mantenimiento y mejora de la cobertura geográfica del servicio; mantenimiento y mejora de los tiempos de espera, y utilización de buses de distinta capacidad de acuerdo con la demanda de viajes y frecuencias necesarias de servicios. Los carriles exclusivos y diferenciales hay que diferenciarlos. Los preferenciales son los carriles que están pintados sobre la derecha, sobre la calzada, sobre la vereda, que permiten la utilización del taxímetro, el acceso de vehículos privados a una vivienda, comercio o carga y descarga, y para girar a la derecha. Los exclusivos son cuando se segrega dentro de una vía un espacio únicamente para transporte público; este es el caso del Corredor Garzón, de General Flores y de la futura Avenida Italia.

En el diseño de los corredores se definen líneas troncales estructuradas, es decir cuáles son las líneas principales de cada uno; las líneas alimentadoras, es decir las que van a alimentar esa línea troncal; ocho centros de trasbordo; los puntos que serán cabecera de línea; modificación de líneas actuales de manera de cubrir la demanda evitando solapes innecesarios -en el análisis que se hizo sobre Montevideo pudimos apreciar que hay un gran solape de líneas en avenidas como, por ejemplo, 8 de Octubre-; supresión de líneas cuyos recorridos quedarán cubiertos por otras, y supresión de líneas de baja demanda que cuenten con alternativas de transporte.

Los parámetros operativos utilizados para la reestructura de línea son: tipo de línea, troncal, alimentadora, transversal y local; demanda de pasajeros en el tramo crítico; kilómetros de ida y vuelta; velocidades comerciales; tipos de ciclo; tiempos de viaje o de recorrido; frecuencia, y tipo y tamaño de flota. Estos son los parámetros que nos definen qué cantidad de buses y líneas vamos a ubicar en cada uno de los carriles.

Lo que vemos en la imagen es un modelo del software que se está utilizando y que fuera incorporado en el año 2007 cuando la consultora estuvo en Montevideo. Se trata de un software internacional sobre el cual la Intendencia recibió capacitación. Se modela la demanda futura y la actual, se ubican las líneas y los cambios y se hace funcionar el modelo teórico para ver si responde a la futura demanda.

En la siguiente imagen aparece lo que el Plan tienen planteado en cuanto a infraestructura. En rojo se ve el Corredor Garzón, la terminal Colón y la terminal de transferencia de carga pegada al conductor perimetral. El otro carril en rojo es el de la terminal Hipódromo al intercambiador central y General Flores que está en construcción. En azul están marcados los carriles preferenciales: Agraciada; Llapes; Santa Lucía hacia Paso de la Arena, con una importante obra en construcción; Viaducto; Carlos María Ramírez hacia el Cerro, y Agraciada con Paraguay y Rondeau hacia el Centro de Montevideo. A su vez, está a estudio el Centro, Ciudad Vieja, y en punteado se marca todo lo que entraría a partir de la segunda etapa.

Esta otra imagen nos muestra un "render", que nosotros mantenemos exactamente igual. No es una imagen actual del centro de Colón porque las paradas están un poco corridas hacia el Club Olimpia. Lo que se muestra aquí está prácticamente finalizado. El corredor es una faja central de 7 metros de ancho ubicada en el centro de la calzada, que está dividida en dos sendas de 3,50 metros cada una, y se encuentra físicamente separada de los carriles laterales con dos separadores de 0,50 metros. Hay dos carriles de 7 metros para el transporte privado en cada uno de los sentidos, que quedan de 6 metros en los lugares donde hay paradas.

Los usuarios del transporte colectivo de pasajeros son los servicios asignados al transporte urbano y suburbano entre la hora 22 y la hora 5 -en la primera etapa- y las emergencias del Ministerio del Interior como, por ejemplo Bomberos, Policía y los móviles de salud. En caso de emergencia, se puede utilizar el transporte urbano y el suburbano de 22 a 5 horas.

El uso del carril exclusivo está destinado específicamente a la circulación de transporte público colectivo de pasajeros, a las líneas troncales. No obstante, en algunos tramos también será usado por líneas transversales y en determinados horarios por las líneas suburbanas, conviviendo en estos tramos todos los tipos de líneas.

Características: se trata de dos calzadas separadas por el carril exclusivo y cada una de ellas es una senda privada de seis o siete metros. Estas se encontrarán divididas en dos sendas que varían entre 3 y 3,50 metros, dependiendo del ancho de la calzada.

Serán usuarios de los carriles privados todos los vehículos no afectados al transporte público colectivo de pasajeros, de 5 a 22 horas, y los usuarios asignados de transporte suburbano. Están destinados al tránsito en general y se mantienen las restricciones existentes para determinado tipo de vehículos de carga.

Podemos observar el listado de paradas que tiene el carril. Son quince y las voy a enumerar: San Quintín, Emancipación, Carlos María de Pena, Islas Canarias, María Orticochea, Avenida Millán, Camino Ariel, Bulevar Batlle y Ordóñez, Camino Santos, Camino Edison, Aparicio Saravia, Camino Casavalle, Carve, Francisco Vidiella y Margarita. Acá hubo una racionalización importante de las paradas y podemos citar el listado de semáforos, que son veintitrés: San Quintín, Emancipación, Carlos María de Pena, Islas Canarias, María Orticochea, Facultad de Agronomía, Millán, Ariel, Batlle y Ordóñez, Santos, Edison, Aparicio Saravia, Casavalle, Carve, Lanús, Francisco Vidiella, Lezica y Eduardo Raíz, Besnes Irigoyen, Margarita, Durán, entrada a la terminal, Calderón de la Barca y Camino Colman.

Como ven, todas las paradas tiene acceso a los refugios peatonales a través de semáforos.

Con respecto a los semáforos podemos decir que tienen características especiales puesto que son lámparas LED. Todavía no tenemos instalados este tipo de semáforos en Montevideo. Por supuesto que ya están instalados en gran porcentaje en Garzón, aunque todavía no están funcionando, pero están prontos para prender. Todos los artefactos tendrán lámparas LED que tienen un 90% de reducción de consumo, mayor visibilidad y servicio continuo. Los peatonales son especiales y por primera vez se instalarán en Montevideo artefactos de este tipo con cuenta regresiva que indica el tiempo que le queda al peatón para cruzar la calle. Asimismo, tendrán una visera que solo permitirá la visión desde la zona autorizada para cruzar

Características de las veredas. Estas fueron divididas longitudinalmente en franjas, a las cuales se les asignaron diferentes cometidos. Hay zonas con pavimento podotáctil contra el cordón de advertencia, para discapacitados visuales. Hay zonas con pavimento de hormigón, donde se encuentran los servicios públicos como alumbrado y arbolado. Esta obra tiene como característica un corrimiento de todos los servicios públicos para debajo de la vereda. Pero, además, debajo de la vereda están señalados desde el exterior con una faja de hormigón. Por lo tanto, cuando se deba actuar por alguna reparación, se sabrá dónde están los servicios y no se deberá volver a romper una vereda; los demás Entes del Estado también saben dónde están ubicados. Esto se da a lo largo de los seis kilómetros de Garzón.

También hay una zona de baldosas con veredas comunes para libre circulación de peatones y, excepcionalmente, donde la vereda es ancha, se dejó una zona ajardinada.

En la imagen podemos apreciar un esquema de la zona comercial, y para darle una distinción se colocó más vereda podotáctil.

Asimismo, podemos observar un esquema de los refugios. Los únicos cruces peatonales habilitados están señalizados y controlados por semáforos y los peatones no deberán cruzar fuera de las zonas protegidas. Las paradas se encuentran en el refugio entre el carril lateral y el carril exclusivo y se instalaron semáforos de forma tal que el acceso sea seguro.

Aquí aparecen algunas fotos de pruebas que se hicieron con los trabajadores y las empresas de transporte. Como pueden ver, aparecen prácticamente casi todas las empresas, los ómnibus están casi pegados al cordón y ningún espejo toca las paradas ni a quienes están dentro de ellas. También pueden ver la rampa que baja de uno de los ómnibus.

Con la señalización horizontal se hace la demarcación de líneas separadoras de sendas, el eje central y el de solo bus. Los cruces peatonales autorizados se demarcan perpendiculares a la vereda y los correspondientes a las vías transversales son una continuación de la misma.

En cuanto a la señalización vertical podemos decir que indica, básicamente, los sitios donde está prohibido estacionar y alguna eventual prohibición de girar a la izquierda.

En la siguiente imagen aparece otro aspecto de la señalización que también está planteado y quizás no se conozca mucho. Todas las zonas escolares que tiene el corredor Garzón cuentan con una señalización tanto a nivel vertical como horizontal. Aparece el cartel de cruce escolar a diez metros de cada cruce y una zona pintada, específica, a cincuenta metros de cada cruce. Es decir que aparece tanto la señalización horizontal como la vertical.

Las siguientes son algunas fotos de los avances de la obra.

También queríamos mostrar algo con respecto a otras obras. En General Flores el esquema es similar, los separadores son más anchos, continuos y hay un espacio verde continuo, con una ciclovía que acompaña casi todo el proceso en el primer tramo entre Hungría y Bulevar Artigas.

Aquí aparece el esquema que estamos planteando para la segunda fase sobre Avenida Italia. En este caso el ancho es distinto y nos permite tres vías para transporte privado y una vía para transporte público pero con sobrepaso en las paradas. Nosotros aquí estamos planteando un nuevo y más avanzado esquema para el transporte público, con la parada centralizada y con el cobro previo a subir al bus en todo el tramo de Avenida Italia. Estamos trabajando directamente con el Consorcio Metropolitano de Transporte, la Intendencia de Canelones y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque en Avenida Italia el 70% del transporte es suburbano y esos organismos deben estar integrados desde el primer día.

Las conversaciones con el BID y el Ministerio de Economía y Finanzas por este motivo están muy avanzadas. Ya estamos trabajando en los últimos términos de la negociación y seguramente en el mes de diciembre estemos firmando el acuerdo para la incorporación de la segunda fase del presupuesto para avanzar con el Plan de Movilidad Urbana.

En esta imagen aparece la Terminal Colón, que también se va a inaugurar en conjunto con el Corredor Garzón. En la noche de ayer se hicieron las pruebas de luces, sonido e imágenes, y todo funcionó muy bien.

Aquí aparecen algunas imágenes de la obra. Debemos tener en cuenta que esta es la primera terminal intermodal de Montevideo. En ella se integra el transporte urbano, el suburbano, el local, el troncal, el alimentador, pero también el taxímetro, la bicicleta y el tren. Está diseñado con una parada de tren y la idea es que pronto podamos trabajar con AFE para incorporar la tecnología también allí y dar transferencia de un sistema al otro; para ello dependemos de que la tecnología esté instalada también en el sistema de AFE.

Con esta proyección podemos dar una idea del avance de lo que estamos pensando en la red de ciclovías y peatonales. Allí aparecen distintas zonas en las que ya existen ciclovías, que figuran en distintos colores, en distintos parques. La idea es realizar un trabajo de fomento del uso de la bicicleta. A partir de este año nos propusimos como meta elaborar una ciclovía recreativa una vez por mes. Ya se llevan realizadas seis y estamos trabajando en un proyecto de bicicletas públicas. Hay un proyecto para trabajar en la Ciudad Vieja y quizás lo podamos llevar adelante a partir del próximo año. Estamos pensando en un sistema de bicicletas públicas para traslados en algunas zonas del Centro de Montevideo.

En esta imagen aparecen propuestas de "Montevideo al aire libre" sobre ciclovías recreativas.

Con respecto a la terminal logística de cargas, hablábamos del sistema de cargas que hoy tenemos planteado dentro del departamento, de cómo funciona el sistema logístico y de los parques que tenemos desde el Aeropuerto hacia el Puerto. Tenemos el Aeropuerto, la zona franca, las Rutas Nº 101 y 102, la futura terminal de cargas, el Pagro ya instalado, la unidad agroalimentaria y otros emprendimientos logísticos en el entorno de la Ruta Nº 1, así como la futura ANP regasificadora en Puntas de Sayago, la Ancap y el Puerto de Montevideo.

La zona verde que aparece es la destinada a la terminal de cargas. Allí estamos expropiando cincuenta hectáreas, trabajo que ya casi está finalizado. A la vez, estamos trabajando con la CND en un proyecto de fideicomiso, apoyado por la Aduana y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la ANP. De esta manera, pretendemos llevar adelante un fideicomiso y poder realizar las obras a partir del próximo año.

En esta imagen aparece reflejada la normativa que se llevó adelante. Se dividió el departamento en tres áreas: zona A, B y C, según el tonelaje. En la zona A tenemos un máximo de 24 toneladas por horario; en la zona B, 24 toneladas sin restricciones de horario y en la zona C, según la trama vial, hasta 24 toneladas o más solo en la vía preferente de carga.

También podemos observar la ubicación de la terminal logística respecto al tren. La incorporación del tren a la terminal logística es uno de los temas prioritarios para su funcionamiento y su conexión tanto con el puerto actual como con Puntas de Sayago. En la imagen aparece el área definida en primera instancia. Ya tenemos un área mayor propuesta pero esa es la que se está expropiando en primera instancia.

El siguiente es un esquema de cómo podría funcionar esto, con un área destinada a otros entes públicos y otra a privados.

Nos gustaría mostrar un video de una prueba que se hizo con el Corredor Garzón funcionando.

(Así se procede)

——Esto puede ser lo que suceda en un día normal en Montevideo. Se habilitó a todos los ómnibus a entrar al corredor y también se habilitaron las paradas y los semáforos.

Reitero que esta filmación fue realizada en un día normal, en hora pico y con todo el transporte: urbano y suburbano. Los camarógrafos estaban ubicados en varios puntos, incluso en el pavimento, en el medio de los ómnibus, lo que descarta claramente la imposibilidad de circular en doble sentido.

Estamos mostrando fotos que fueron tomadas anoche durante la prueba de luces de la Terminal Colón.

Queremos mostrar un video de la campaña que promociona el uso de corredor.

(Así se procede)

——La campaña tiene varias etapas, entre ellas una fundamentalmente centrada en la seguridad vial, en cómo hay que cruzar el corredor, en cómo utilizarlo.

En estos últimos días, se ha salido a hablar del Corredor Garzón varias veces, a nuestro juicio con muy poco fundamento técnico. Este trabajo comenzó en el año 2007, con un equipo técnico de profesionales de la Intendencia, que fue apoyado desde un principio con técnicos extranjeros que ya habían trabajado en proyectos de este tipo. Fue un trabajo continuo con la División Tránsito y Transporte, el Departamento de Planificación y otros Departamentos de la Intendencia. La Unidad Ejecutiva del Plan de Movilidad Urbana tuvo un promedio de treinta y cinco profesionales de todas las áreas: abogados, escribanos, economistas, contadores, ingenieros de varias ramas -ambientales, civiles, agrimensores-, arquitectos, estudiantes, que trabajaron en este tema. Además, realizaron cursos nacionales y extranjeros sobre accesibilidad, seguridad vial, etcétera.

Algunas propuestas nos sorprendieron bastante porque toda la reforma que se hizo en el sistema de transporte fue acompañada, desde el primer día, por las empresas y los trabajadores del transporte. La propuesta de los corredores exclusivos, de los corredores preferenciales, los viajes de una hora y de dos horas, la introducción de la tecnología, hubieran sido imposibles de implementar desde la Intendencia o desde un grupo reducido si la propuesta no hubiese sido acompañada tanto por las empresas como por los trabajadores de todos los sectores. Este no es un reclamo sino un reconocimiento de que siempre nos estuvieron acompañando, al igual que muchísimos usuarios del transporte, porque este plan fue propuesto y elaborado con muchísima gente, ya que fue planteado en asambleas en todo Montevideo, recorriendo toda la ciudad, desde hace mucho tiempo.

Muchas gracias por escucharnos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos tan exhaustiva explicación del origen y la implementación del Sistema de Transporte Metropolitano.

SEÑOR NIFFOURI.- Agradezco a las autoridades de la Intendencia por venir a presentar este proyecto que, en breve, se va a inaugurar. Hace tiempo planteamos la inquietud de conocer este

proyecto; es bueno aclararlo porque no somos partidarios de cobrar al grito y para que no quede como que lo pedimos por algunos comentarios que han surgido en la prensa. Simplemente, el problema de Pluna nos insumió mucho tiempo y esto fue quedando para atrás.

Soy Representante por el departamento de Canelones. Vivo en Las Piedras, así que vaya si habré pasado como usuario del transporte colectivo -debo reconocer que hace algún tiempo- y paso constantemente por esa zona. Si bien creo que la idea básica puede ser buena, tengo alguna sobre el funcionamiento práctico y es bueno manifestarlo en este ámbito, que es el correcto. Sabemos que no podemos llamar a autoridades de la Intendencia -para eso está la Junta Departamental-, pero se entendió que no había inconveniente en venir a comparecer. Por lo tanto, les agradezco la presencia.

Quisiera saber un poquito más del funcionamiento de la terminal. Hay muchos ómnibus urbanos y suburbanos que vienen de La Paz y Las Piedras, que van a tener mucho que ver con esta terminal.

También quiero saber si, desde el principio, se previó que este era el ancho ideal del carril exclusivo para ómnibus o era un poco mayor. Por lo que he visto, me parece bastante angosto -uno de ida y uno de vuelta- y quiero saber si será permitido el adelantamiento o solo podrán ir uno detrás de otro. Los ómnibus suburbanos van a circular por fuera del corredor. ¿Cada cuántos metros están las paradas dentro y fuera del corredor? Si afuera va a haber paradas y van a poder estacionar los vehículos, el funcionamiento va a quedar bastante restringido.

Voy a hacer algunas apreciaciones personales. Desde mi punto de vista, no se trataba de un corredor que funcionara de manera muy trancada. Más allá de la inversión realizada -ya sabemos cuál es y no interesa en este momento-, la prioridad de hacer este tipo de corredores puede ser compartida o no. Tengo entendido que era un corredor que no presentaba grandes índices de siniestralidad. Capaz que ustedes tienen cifras al respecto y me pueden decir lo contrario, es decir, que había grandes cantidades de siniestros.

También me preocupan las paradas. A mi entender son bastante angostas. Sobre todo se van a presentar inconvenientes en la Plaza Colón, donde siempre hubo aglomeración de personas para tomar ómnibus. Me parece que están bastante desprotegidas. Si llueve, la gente se va a empapar. Es cierto que son accesibles a personas discapacitadas, pero como son angostas, creo que una persona en silla de ruedas quedaría colocada medio de costado.

¿Ya se maneja una fecha de inauguración? Una Edila del Partido Nacional propuso comenzar la campaña de prevención en las escuelas y los liceos de la zona -alrededor de veinte- y que la inauguración fuera más sobre comienzos del año que viene. Es necesario trabajar sobre la seguridad, que es un tema que nos preocupa mucho. Lo ideal es cruzar en los semáforos -la gente debe tener la cultura de hacerlo así-, pero todos sabemos que, a veces, eso no sucede, y la idea es no tener que lamentar hechos tristes. Esos baldosones que separan una vía de la otra son bastante angostos. En lo que tiene que ver con el transporte, quiero saber si por ese corredor se ganará tiempo de traslado y si se tiene previsto cuánto será. En principio, esas son algunas de las inquietudes que tenemos. Hicimos algunas apreciaciones porque creemos que está bueno hacerlas acá y no salir después a hacerlas en la prensa. Queremos plantear inquietudes e intercambiar ideas; quizás con algunas quedemos conformes y con otras no, pero es de orden hacerlas

Hemos hablado con algunos choferes y están preocupados por el ancho, ya que tienen poco margen para maniobrar ante algún peatón que tengan que esquivar. Les preocupa que hoy o mañana puedan tener un siniestro y sean los responsables. Por lo tanto, consideramos bueno intercambiar estas inquietudes con las autoridades pertinentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero dejar constancia de que la preocupación del señor Diputado Niffouri ha sido anterior a las apreciaciones que se hicieron públicamente. Me parece que las declaraciones públicas que ha hecho con respecto a este tema han sido mesuradas y, por tanto, entiendo que su preocupación es valedera. Voy a agregar algunas preguntas a las ya realizadas por el señor Diputado.

Supongo que uno de los ejes centrales del Plan de Movilidad es poder racionalizar tanto el tiempo de cada uno de los viajes que se realizan como el tiempo de espera en las paradas de los ómnibus. Seguramente ustedes ya tengan estimado cuántos pasajeros pueden pasar diariamente por el carril exclusivo del Corredor Garzón y por la Terminal Colón y qué tiempo de espera y de viaje se ahorrarían los pasajeros que van, por

ejemplo, de Colón al Centro. Creo que ese dato sería muy importante porque estamos hablando de que el 70% de la población del área metropolitana utiliza el sistema de transporte colectivo de pasajeros, lo que redundaría en minutos de vida dedicados a otras cosas que no sea transportarse de un lugar a otro. Me parece que eso es importante para el Plan. No sé si tienen esos datos, pero sería conveniente que pudieran aportarlos.

SEÑOR URSE.- Voy a explicar el funcionamiento del transporte suburbano y de la terminal. Lo que vemos en esta imagen es justamente la entrada del troncal que va al Centro. La línea G va a sustituir a las líneas 468 y 130. Esta línea va a tener como destino la Aduana. Hoy, la línea 130 va hasta Ciudadela, no entra a la Aduana. La nueva línea gran parte del día va a cortar en Colón y va a tener un alimentador a La Paz, entrando directamente a Aduana, por lo que se elimina ese trasbordo. Todos los servicios van a ir a la Aduana. En horas pico van a ir de La Paz a la Aduana, viniendo por Garzón, entrando al troncal, cargando de un lado y siguiendo a la Aduana. En la Aduana van a hacer circuito y descansarán en la Terminal Colón o en La Paz. Los horarios van a ser alternados. Se estudiaron los horarios pico, donde los ómnibus de La Paz salían llenos. Esos ómnibus saldrán, entrarán por si hay algún pasajero y seguirán. Se van a reforzar con líneas que salen de la Terminal, pero el servicio a La Paz no se pierde. A medida que baja la demanda, se cortan más servicios. Con la línea 468 va a pasar lo mismo, pero va a Buceo y a Portones.

Las líneas 2, 174, 148, y todo el resto que va a Lezica, vendrán del Centro y entrarán en Garzón, en el carril exclusivo, hasta llegar a Terminal Colón, donde terminan su recorrido. De la Terminal salen alimentadores para todos los barrios y para La Paz. Lo que era el L8 va a ser el G8. Hay otro G que sustituirá al 130 y una línea nueva -que no sé qué recorrido tendrá-, que pidieron los vecinos. Asimismo, va a haber un alimentador directo a Saint Bois, que es un servicio muy pedido por los vecinos de la zona e, inclusive, por quienes viven en La Paz, Las Piedras y Progreso. Venían hasta Colón para ir al Saint Bois; hoy van a la Terminal Colón.

En cuanto a las paradas de la Plaza Colón hay mucha preocupación pero los trasbordos a partir de ahora se van a hacer en este punto que estoy señalando en la imagen, no en la Terminal. Es cierto vamos a tener dificultades los primeros días. Mientras la gente no conozca bien el sistema, algunos van a seguir de largo. La línea 2 va a finalizar su recorrido en la Terminal, y el resto del recorrido lo va a hacer un alimentador. Ese alimentador no va a ir a la Plaza Colón. Va a venir por Lezica, seguirá por Calderón de la Barca y de allí irá a la Terminal. Entonces, el trasbordo hay que hacerlo allí, porque el alimentador no va a seguir. La línea 174, que iba a Melilla, a Lezica y a Saint Bois, va a ir a la Terminal y después seguirán el recorrido los alimentadores. El que venía en un 174 y se iba en un suburbano, haciendo trasbordo en Colón, puede seguir haciéndolo en Plaza Colón. Llega a Plaza Colón y cuando viene el suburbano trasborda y se va. Pero eso lo va a hacer una o dos veces, a la tercera se va a dar cuenta de que lo mejor va a ser ir a la Terminal, porque encontrará muchos servicios que le van a servir como, por ejemplo, un banco, un centro cívico, farmacias, Abitab, Red Pagos, que se encontrarán ubicados allí. A su vez, la gente que toma el tren va a hacer el trasbordo en la Terminal y no en la Plaza Colón, porque se van a bajar allí y tomarán el ómnibus vacío. Muchos no van a poder hacer el trasbordo en la Plaza Colón sino en la Terminal, y otros van a empezar a hacerlo allí porque va a ser mucho mejor.

Los suburbanos tendrán un sector de paradas ya que habrá una parada específica. El suburbano vendrá de La Paz por Garzón, entrará en Colman, hará el ingreso a la Terminal y tendrá un sector de paradas bajo techo y sobre el mismo pavimento. Desde allí se podrá trasbordar a la troncal hacia el Centro o a los alimentadores. Este es un nuevo servicio, va a haber un trasbordo entre el suburbano y los servicios locales, que antes no existía. De allí se podrá ir a Saint Bois en un local directo. El suburbano vendrá por Garzón, subirá por Colman, entrará a la Terminal y saldrá nuevamente por Garzón. De la hora 22 a la hora 5 por el corredor, y fuera de ese horario por fuera del corredor. Las paradas fuera del corredor serán las mismas que existen hoy, no en el mismo punto porque no pueden coincidir exactamente la parada física con el módulo que está instalado, porque en los módulos, el ancho del privado es el menor, entonces justo ahí no podemos parar un ómnibus; sería más atrás o más adelante. Pero estarán en el mismo módulo; si estaba a 1.200 metros, sigue estando a esa distancia; si estaba en Casavalle, estará un poco más adelante o un poco más atrás, pero seguirá en Casavalle. La distancia de las paradas de suburbanos es de 1.200 metros y la de los urbanos es de 400 metros.

Habrá dos zonas de espera; una de los alimentadores y los suburbanos, y otra de los troncales. Con respecto a los suburbanos, estamos trabajando con el Consorcio Metropolitano del Transporte porque para incluir el suburbano dentro del corredor nos faltan dos cosas. Una fundamental es la introducción de la tecnología en

una de las empresas que no la tiene, y alguien que tenga tarjeta no podrá utilizar el sistema. Esa empresa está esperando la financiación de un fideicomiso que está a punto de ejecutarse en estos días. Cuando tenga esos recursos va a poder incorporar la tecnología.

El otro aspecto es la racionalización. Estuvimos cuatro o cinco meses trabajando para las empresas, para racionalizar el sistema. Entonces, hay que sentarse con las empresas suburbanas a ver a qué racionalización llegamos. No se trata de volcar los ómnibus como están dentro de un carril.

¿Por qué el carril tiene siete metros? Si nosotros hubiéramos hecho un carril más ancho, hubiésemos tenido que expropiar Garzón en forma importante. Eso hubiese elevado los costos también en forma importante. La mayoría de los carriles en toda Latinoamérica tiene siete metros, salvo en Bogotá y en Santiago de Chile, que utilizaron otro sistema. Estamos hablando de Curitiba, que es la meca de estos sistemas, o de Porto Alegre, que es el único sistema que tiene incorporado al suburbano dentro del transporte. A nosotros nos gustaría que ustedes vieran cómo funciona un carril de siete metros con urbanos y suburbanos en conjunto sin racionalizar, porque eso es lo que le pasó a Porto Alegre, donde se saturaron los carriles exclusivos, formándose grandes colas de ómnibus, porque no se racionalizaron los sistemas suburbanos. Eso no lo queremos para Garzón. Estamos lejos de esa situación, porque Porto Alegre tiene en su área metropolitana cuatro millones de habitantes -siendo una ciudad muy similar a la nuestra- y nosotros, en el área metropolitana, tenemos 1:800.000. Estamos lejos de esa situación. En el carril de 7 metros tenemos que tener una velocidad controlada. ¿Cómo lo logramos? En los seis kilómetros tenemos una serie de cámaras que están continuamente monitoreando todo el carril. Ese monitoreo nos da seguridad en dos aspectos: la que todos conocemos y la vial. Vamos a tener un centro de control instalado en la zona con base en la Intendencia que nos va a permitir monitorear continuamente a los conductores del carril. Es una información que sirve a las empresas y a nosotros para saber cómo se adaptan los conductores al carril. El sobrepaso está permitido claramente cuando no viene nada de frente; hay lugar para sobrepasar. Además, las paradas están alternadas. El esquema está diagramado de manera que cuando se sale de la parada y los semáforos estén funcionando sincronizadamente; nunca se cruza a la vez. En la prueba estaba funcionando un solo semáforo y el primer día no van a estar todos sincronizados. No obstante, se va a hacer la sincronización que, junto con el control de las cámaras, va a mantener una velocidad continua que no va a ser muy elevada, que nos va a dar una velocidad comercial que pretendemos sea de 22 kilómetros por hora, que es la aceptada internacionalmente. Nosotros queremos llegar a los 22 kilómetros por hora entre la salida de la Terminal Colón y la llegada a Aduana. En ese recorrido hoy el promedio es de cincuenta minutos y algunos llegan a una hora. Nosotros queremos lograr demorar menos de cuarenta minutos según la estimación, pero esto depende de que los conductores trabajen en forma armónica. No pretendemos que haya trenes de ómnibus, pero tampoco que se estén pasando continuamente.

Cuando hablamos del corredor Avenida Italia, donde el 70% de los ómnibus son suburbanos, la velocidad es otra. Esto se debe a que los viajes son de 60, 70 o 100 kilómetros y hay que circular sí o sí por Avenida Italia. Entonces, no se puede restringir la velocidad. Cuando el suburbano ingrese al centro del corredor, hay que decirle que entra, usa la tecnología y que, además, hay determinada velocidad estipulada. Esta es una de las quejas que teníamos en Garzón: la velocidad de los coches suburbanos, que han tenido siniestros muy importantes. Por ejemplo, la ex Codet tuvo un accidente gravísimo hace algunos años, porque se desarrollaban velocidades muy importantes en esa vía.

Asimismo, estamos controlando la siniestralidad vial en Garzón, que no es de las más importantes en Montevideo. En el período de obra tuvimos una atención muy importante, porque redujimos la velocidad y teníamos mucha protección. Fue la primera vez que aplicamos normas UNIT en seguridad, tanto para trabajadores como para el tránsito, y logramos reducir la siniestralidad vial en obra, en comparación con otros períodos. Ya tenemos diseñada una normativa para ir midiendo la siniestralidad vial en el futuro corredor.

SEÑOR SARAVIA.- Me pregunto si dentro de este esquema, además de organizar el funcionamiento del sistema colectivo y facilitar el sistema de pasaje, en los estudios está previsto que se pueda disminuir el uso de vehículos. Es decir, si al tener un sistema colectivo mejor organizado se tiente, como pasa en Europa, a que los vehículos privados no sean utilizados en la misma medida en que se usan hoy. Uno de los problemas de los anchos no solo se discute por los ómnibus, sino por el resto de los vehículos que circulan.

Por otra parte, se dijo que se tendrían que racionalizar las líneas y frecuencias. Me gustaría saber si eso no implica alterar la rentabilidad que esa línea le da a la empresa. No sé si esto sigue funcionando de la misma manera o si hay una bolsa en cada compañía. En ese sentido, creo haber escuchado una queja indirecta de parte del Presidente de Cutcsa, quien hace un mes tuvo una salida llamativamente brusca y dijo algunas cosas que contradicen el planteo que estamos escuchando en el día de hoy.

Entiendo que si no se ponen de acuerdo entre todos, es muy difícil de lograr lo que se plantea. Lo vemos hoy y lo veremos dentro de veinte años, porque todo lleva su tiempo. Si el interés fundamental es facilitar la locomoción pública y hacerla más efectiva, me pregunto si eso puede disminuir el uso del vehículo privado, sobre todo en Avenida Italia, que es el lugar por el que circulan la mayor cantidad de vehículos. Asimismo, me gustaría saber cómo se hace la redistribución de las líneas para que las empresas no pierdan rentabilidad, porque ahí es cuando empiezan los pataleos y las dificultades.

SEÑOR MAIDANA.- Agradecemos que nos hayan recibido y que nos permitan realizar una exposición de este tipo. Voy a tratar de complementar lo planteado por Gerardo Urse con relación a algunas preguntas que hicieron los señores Diputados.

Con relación a por qué comenzamos por esta zona de la ciudad, debo decir que estuvo muy directamente relacionado con la percepción del tiempo de viaje que tenían los habitantes de ese lugar cuando se trasladan a los trabajos, lugares de trámites, etcétera. Ese fue el motivo por el cual elegimos comenzar por esa zona. Cabe destacar que estamos en el comienzo y la reestructura general del transporte y la infraestructura sobre la que va a caminar tiene relación directa con el sistema. Me refiero al sistema infraestructural de todo lo propuesto, que fue lo que planteó Gerardo Urse con relación a las transformaciones estructurales que consideramos necesarias y la reestructura de líneas que vamos a ir aplicando a medida que las transformaciones estructurales, tanto de carril exclusivo como preferencial, nos vayan permitiendo ponerlas en práctica. Todo ese sistema, necesariamente tiene una cantidad de beneficios acumulativos. La transformación del sistema de transporte comenzó hace bastante tiempo, en cuanto a los tiempos de viaje, los boletos de una hora y la tecnología dentro de los buses. Eso nos está permitiendo mejoras sensibles en todas y cada una de las actividades y prestaciones del transporte público en el sistema.

No obstante, hay varios elementos adicionales, que me parece importante mencionar. Nosotros estamos trabajando sobre la base de que se trata de un sistema que en el transporte público prestan cinco empresas a nivel urbano y lo que pretendemos es que esa prestación sea lo más racional posible. ¿Qué queremos decir con racional? Que las empresas operen con sistemas mediante los cuales sus servicios se complementen, que no se solapen y, fundamentalmente, que el objetivo central sea el servicio al usuario en rapidez, confortabilidad y mayor cantidad de combinaciones necesarias. Este es un diferencial muy importante que venimos trabajando en forma sistemática y que va a permitir lo que planteó un señor Diputado como elemento central de su pregunta. Nosotros no queremos que el transporte privado se deje de usar. En ese sentido, si pretendemos que el transporte privado no sea el principal sistema de traslado de las personas en Montevideo, necesitamos trabajar en un transporte público racional, confortable, seguro y con tiempos de viaje razonables y mejores que los que teníamos.

Insisto con la consideración de sistema del transporte público. Hasta ahora hemos estado trabajando con empresas que, de acuerdo con las líneas que tenían, brindaban un determinado servicio y tuvimos diferentes experiencias. En este caso, en cada una de las siete u ocho alimentadoras que tenemos de la primera reestructura del transporte en torno a Colón -me parece que es un elemento que no estuvo expresado en la presentación-, no trabajamos con una empresa por alimentadora, sino con más de una y brindando un servicio mejor por las frecuencias, por las posibilidades de conexión en torno a una terminal de transferencia de pasajeros, como es la terminal Colón. Además, hay una nueva idea planteada con las empresas -fue hablado en esos términos- que hace que un recorrido esté cubierto en forma racional en principio por las empresas que mediante sus servicios individuales antes cubrían esa zona y que hoy van a compartir la línea y van a hacer algo similar a lo que existe en 18 de Julio entre Tres Cruces y Plaza Independencia, en que varias empresas comparten un servicio y se puede trabajar en forma más ordenada.

Quería hacer esta aclaración porque me parecía que no había estado planteada y resulta importante.

También quiero hacer una puntualización adicional. Entendemos que exista preocupación en los diferentes actores y nos importa la inquietud que hoy los choferes puedan tener con respecto a determinada situación.

Pero nosotros creemos realmente que se ha generado un temor al cambio o a algo nuevo que todavía no se practicó. Aclaro que nosotros no solo hicimos un estudio específico -como planteaba Gerardo Urse- con respecto al ancho que necesitamos en determinado carril, sino pruebas específicas que nos dan determinada situación y creemos que al contrario de lo que se plantea, la segregación del transporte público del transporte privado genera condiciones de seguridad y manejo mucho mejores.

SEÑOR URSE.- En cuanto al tema de las paradas había quedado pendiente referirnos al ancho y la capacidad. Se ha hecho un estudio de la capacidad por metro cuadrado de cada una de las paradas. Gracias a la tecnología hoy podemos saber cuánta gente sube en cada una de las paradas. Por otra parte, se hace un estudio visual en las horas pico -cuando hay más gente- de cuántas personas realmente hay en una parada por el tema de la frecuencia. A veces uno sabe cuántas personas están subiendo, pero si la frecuencia es muy abierta, la forma de saber cuánta gente se acumula en una parada es visual. Pero a pesar de eso, se hacen simulaciones. Uno proyecta cada cuánto va a pasar un ómnibus, en base a la racionalización que hace, y cuánta gente puede llegar a estar en una parada. No solo nos manejamos con esos modelos teóricos sino que un día fuimos, paramos la obra y empezamos a subir gente a la parada para saber cuánta podía entrar. Llegamos a cuarenta y cinco personas, algunas sentadas y otras paradas, y todavía quedaba espacio. Nosotros no tenemos ninguna estimación en cuanto a que en algún momento, sobre el Corredor Garzón, tengamos cuarenta y cinco personas esperando un ómnibus. De todos modos, entiendo la inquietud, porque si en la Plaza Colón el sistema funcionara como lo hace hoy, sí podría llegar a haber cuarenta y cinco personas paradas. Pero debemos entender que al segregar el transporte suburbano del urbano, ya hay una diferencia. Además, muchos de los transbordos se harán en la Terminal Colón, lo que implica otra diferencia. Entonces, va a disminuir sensiblemente la cantidad de gente que haga el transbordo en las paradas de la Plaza Colón. De todos modos, vamos a estar atentos en los primeros días a fin de solucionar esa problemática si así ocurriera.

También queríamos decir que en la parada está prevista una protección para la lluvia, aunque todavía no se colocó. Se trata de una placa de policarbonato transparente, de un metro, que va sobre la rejilla y evitará que el agua pegue de costado y que un auto pueda trasladar agua desde la calle hacia arriba.

En cuanto a la accesibilidad de las sillas de ruedas, se han hecho pruebas. En el Centro Comunal Zonal Nº 12 hay una Comisión de Discapacidad en la cual trabajan dos Concejales que usan sillas de ruedas y ellos mismos estuvieron probando las paradas. Uno de los cambios que hicimos en las paradas fue a raíz de una propuesta de ellos. La parada tenía bancos a lo largo que evitaban que ellos pudieran moverse con libertad. El hecho de sacar algunos de los bancos fue una propuesta directa del Concejo Vecinal del Comunal 12.

En cuanto al trabajo que se plantea en escuelas y liceos podemos decir que hace unos meses tuvimos una primera instancia con escuelas y liceos a través de la División Tránsito y Transporte y del CEVI, Centro de Educación Vial municipal. Además, tenemos un ómnibus del CEVI que se instaló en la Plaza Colón a informar, y tenemos previsto que antes de la inauguración se haga un trabajo con los tres Concejos Vecinales de los Comunales Nº 12, 13 y 14, en toda la zona, no solo en las áreas educativas sino también en las deportivas. Vamos a informar no solo a través de la radio y la televisión sino también a través de volantes. Nos encontramos desarrollando una campaña en formato papel para poder distribuir esa información e ir a las escuelas a explicarla. A la vez, en los primeros días de instalación del corredor, además de los inspectores de tránsito, vamos a tener ochenta promotores del nuevo sistema que van a estar instalados en todas las paradas del corredor. Estos se están instruyendo en estos días para brindar más seguridad tanto al usuario del transporte público como al resto de los usuarios.

Se hizo referencia a la ecuación económica, pero si esta no le cerrara a las empresas, estaríamos en un lío. Por eso nos sorprendió mucho la andanada de críticas cuando el trabajo fue continuo y constante. No habrían salido los viajes de una o dos horas si la ecuación económica no hubiese cerrado. La racionalización de la cuenca Garzón llevó casi cinco meses de trabajo. De hecho, el informe que tiene Dardo Maidana aquí, es de doscientas páginas y recoge todo el trabajo que hicimos en esos meses, en el que las empresas hicieron su aporte. Con esta metodología, cuando no cierran los números se comparten las líneas, por lo que llegamos a una ecuación que convenció al 99%. Siempre terminamos sacando una resolución de la Intendencia cerrando la ecuación. De esta manera, se distribuyen líneas y el hecho de que haya líneas compartidas y se elimine paulatinamente la competencia entre empresas por el pasajero, favorece al usuario. De cierta manera los obligamos a cumplir un servicio en conjunto, del que deben ser responsables varios. De hecho, la línea

troncal va a ser compartida entre las empresas Coetc y Cutcsa, y será una sola línea que se llamará G, más allá de que tenga dos destinos distintos. Entonces, si la frecuencia es a tres minutos, habrá un ómnibus de una empresa y otro de otra a los tres minutos.

En cuanto a la desestimulación del automóvil privado debemos decir que es nuestro objetivo principal. Nosotros no estamos en contra de que las familias tengan sus vehículos privados pero queremos que los utilicen de otra manera. No estamos de acuerdo en que alguien venga solo en un automóvil desde Colón al Centro. Para eso queremos un servicio de transporte distinto, mejor, eficiente, y por eso la construcción del carril, para ver si podemos sumar gente que deje el auto. No en vano en la terminal hay un lugar de estacionamiento importante, que va a estar cuidado -también para bicicletas-, donde se puede dejar el auto y trasladarse en ómnibus hacia el Centro de Montevideo.

Como se decía, el objetivo fundamental es Avenida Italia, que es donde está el mayor potencial y donde debemos dar la batalla más importante. Desde el corredor Oeste- Norte, el 70% de las personas viajan en ómnibus; es muy poca la gente que se transporta en auto desde allí. Pero en Avenida Italia la ecuación es a la inversa. Entonces, es allí donde debemos potenciar el uso del sistema de transporte público.

SEÑOR NIFFOURI.- Quiero agradecer la presencia de la delegación.

Creo que debemos ver el sistema en la práctica para comprobar si funciona como se piensa. Ojalá así sea; no somos de los que estamos esperando que funcione mal para salir a decir: "Nosotros habíamos dicho que se debía tomar esa precaución". En todo caso, creo que hay que aprovechar las críticas como publicidad, para que los usuarios del sistema tomen las precauciones correspondientes.

De todos modos, me quedan dudas y quiero decirlo porque no soy de aquellos a los que les gusta "gritar en la carnicería y callarse en la Comisaría", sino que expreso lo mismo en todos lados. Mis dudas se refieren, fundamentalmente, al tema de la seguridad, pero ojalá que funcione de buena manera.

Por otra parte, esperamos que la terminal no funcione en desmedro del transporte suburbano y del de Canelones y que ese departamento no termine siendo -como siempre lo decimos- el patio trasero de Montevideo.

También es nuestro trabajo procurar que esto sea favorable para la gente de Canelones y no sea un perjuicio para los usuarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que las explicaciones de la Intendencia de Montevideo han sido bastante elocuentes y profundas y agradecemos la información que nos han brindado.

Queda claro que hay una inversión histórica tanto en infraestructura en transporte colectivo y en racionalización de las líneas de transporte, lo que hace más de cien años que no se hacía, por lo que creo que es importante.

Por supuesto que pueden existir dudas en cuanto a cómo se va implementar o van a funcionar "in situ" estos elementos. Aquí hay personas de por medio que pueden tener determinadas conductas y constituyen variables que no podemos determinar.

Considero que se están haciendo esfuerzos para reducir de la mejor manera los riesgos, sobre todo en lo que tiene que ver con los accidentes de tránsito, contemplando a los niños, los escolares y liceales.

Reitero que considero que se ha hecho una presentación bastante profesional y exhaustiva, y personalmente me voy con una sensación satisfactoria porque se está trabajando en serio y hay estudio en las proyecciones para el Sistema de Transporte Metropolitano y no es algo al grito, como han dicho, no compañeros de la Comisión, sino algunos otros actores de la sociedad

Les agradecemos la presencia.

SEÑOR URSE.- Agradecemos la invitación y estamos a disposición para cuanto gusten.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.